

BAB II
TINJAUAN TEORITIS MENGENAI EFEKTIVITAS PENERAPAN
UNDANG – UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 PASAL 106 AYAT 4 BAGI
PENGENDARA LALU LINTAS DI KOTA BANDUNG

A. Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas

Konsep lalu lintas menurut kamus umum besar bahasa Indonesia diartikan sebagai “perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lain”. Konsep lalu lintas dengan pandangan sebagai berikut: Lalu lintas adalah suatu keadaan yang menggambarkan hilir mudiknya manusia dan atau barang dalam jarak, ruang, dan waktu tertentu antara dua daerah atau lebih yang saling membutuhkan.”Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas Pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa lalu lintas adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan serta pengelolanya.

Hal ini dijelaskan oleh Kusuma & Amirudin (2025, hlm. 35) secara umum lalu lintas di artikan sebagai gerak pindah manusia dari suatu tempat ke tempat lain dengan atau tanpa alat gerak. Gerak pindah dilakukan karena manusia cenderung untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, misalnya pergi ke kantor, sekolah, pasar, dan sebagainya (Kusuma & Amirudin, 2025 hlm. 35).

Semakin banyak pula kebutuhan manusia melakukan gerak

pindah, hal ini menyebabkan lalu lintas semakin ramai. Pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib dan nyaman dengan dikeluarkan Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang digagas oleh Departemen perhubungan, dibuat agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai harapan masyarakat, sejalan dengan kondisi dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, serta harmoni dengan undang-undang lainnya. Selain itu yang lebih penting dari hal tersebut adalah bagaimana kita dapat menjawab dan menjalankan amanah yang tertuang didalamnya. Sesuai dengan Pasal 7 ayat 2 e dinyatakan: bahwa tugas pokok Polri dalam hal penyelenggaraan lalu lintas sebagai suatu urusan pemerintah di bidang registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor.

Lalu Lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan memperhatikan : (a). Asas transparan; (b). Asas akuntabel; (c). Asas berkelanjutan (d). Asas partisipatif (e). Asas bermanfaat (f). Asas efisien dan efektif (g). Asas seimbang (h). Asas terpadu; dan (i). Asas Mandiri sedangkan Pasal 3 UULAJ menyebutkan mengenai tujuan dari lalu lintas dan angkutan jalan yakni :

a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman,

selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Berdasarkan Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengganti Undang-Undang nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diterbitkan untuk lebih mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban berlalu lintas dan angkutanjalan. Untuk mewujudkan tujuan Undang-Undang tersebut salah satunya mengatur mengenai penegakan hukum melalui penyidikan dan penindakan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Kepolisian dan Dinas Perhubungan.

Lalu lintas dan Angkutan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pengertian lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang diruang lalu lintas jalan. Sedangkan menurut kamus besar Bahasa Indonesia, lalu lintas adalah perhubungan antara sebuah tempat dengan

tempat lain. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, Undang-Undang ini mengatur dan mengamankan adanya sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan yang didukung oleh subsistem yang dibangun oleh setiap lalu lintas dan angkutan jalan yang didukung oleh subsistem yang dibangun oleh setiap lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu. Pengelolaan sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh pemerintah atau pemerintah daerah dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan, mengenai operasionalisasi sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan secara terintegrasi melalui pusat kendali data dalam menjamin terwujudnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, undang undang ini mengatur persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor (Kusuma & Amirudin, 2025 hlm. 45).

Setiap jenis kendaraan bermotor yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Penambahan atau pengurangan spesifikasi

mengakibatkan sepeda motor menjadi berubah dari bentuk aslinya.

Sedangkan penggunaan sepeda motor secara teknis harus didasarkan pada fungsi kendaraan dengan mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Ketentuan pokok di bidang lalu lintas saat ini diatur dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan memuat beberapa pasal tentang sepeda motor dan penggunaannya secara jelas. Pasal yang terkait dengan kendaraan bermotor adalah: Pasal 57 ayat (2) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi sepeda motor berupa helm standar nasional Indonesia Pasal 77 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan ; (2) Surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis: a. Surat izin mengemudi kendaraan bermotor perseorangan; dan b. Surat izin mengemudi kendaraan bermotor umum (3) Untuk mendapatkan surat izin mengemudi, calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri (4) Untuk mendapatkan surat izin mengemudi kendaraan bermotor umum, calon pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum (5) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang telah

memiliki surat izin mengemudi untuk kendaraan bermotor perseorangan. Pasal 107 ayat (2) pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Polisi yang bekerja di lapangan adalah pihak yang sangat berperan untuk meletakkan pasal-pasal yang dilanggar oleh pengendara sepeda motor. Pasal-pasal tersebut bukan berarti diterapkan secara sembarang, melainkan ditaruh atas pelanggaran yang terjadi bahwa penerapan undang-undang nomor 22 Tahun 2009 telah diterapkan namun kenyataan di lapangan masih terjadi pelanggaran-pelanggaran dalam berlalu lintas (Wahyono & Pinandito, 2022).

Jenis pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara sepeda motor adalah tidak menggunakan helm, tidak patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas, tidak memiliki surat tanda nomor kendaraan (STNK) dan surat izin mengemudi (SIM), tidak menyalakan lampu disiang hari. Penerapan undang-undang lalu lintas pun kebanyakan menyimpang dari isi undang-undang karena ketika masyarakat yang melakukan pelanggaran dengan tanpa pemahaman dan tidak mengerti tentang aturan maka sering di tegakan hukumnya akan tetapi ketika anggota lalulintas, TNI, maupun yang ada hubungan kekerabatan dengan polantas tersebut maka selalu di loloskan dalam razia tersebut, ini menandakan bahwa sering terjadi ketidakadilan dalam sebuah penerapan hukum. Berbagai macam pelanggaran yang terjadi

diakibatkan oleh faktor human error atau kesalahan manusia yakni perilaku masyarakat yang kurang tertib dalam berlalu lintas sehingga dapat merugikan diri sendiri maupun orang lain. bahwa dengan peraturan lalu lintas yang ada di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sebagai suatu dasar hukum yang memuat aturan-aturan dalam berlalu lintas yang diatur dalam undang-undang dan bersifat memaksa seluruh masyarakatnya.

Setiap peraturan yang ada memiliki sanksi apabila ada suatu pelanggaran atas peraturan tersebut (Kusuma & Amirudin, 2025 hlm. 55).

2. Pelanggaran lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu tindakan yang diperbuat oleh seseorang yang sedang mengemudikan kendaraan umum atau kendaraan bermotor serta pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. (Raharjo Rinto, 2014 hlm. 23).

Selain itu, kecelakaan lalu lintas juga dapat disebabkan oleh beberapa hal seperti : pengemudi kendaraan yang buruk, kendaraan besar atau kecil yang sembarangan parkir, ketidakteraturan antara transportasi yang besar dan yang kecil atau tidak sesuai dengan luas jalan, pejalan kaki yang kurang hati-hati dalam berjalan maupun menyebrang, jalanan yang tidak layak seperti jalan yang berlubang, kerusakan kendaraan, kendaraan yang sudah tidak layak lagi pakai, pengendara yang tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, dan masih banyak lagi yang menimbulkan masalah pelanggaran lalu lintas yang

telah ditentukan pemerintah khususnya Dinas Perhubungan dan Kepolisian.

Pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang telah ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut maka dapat diartikan bahwa unsur-unsur pelanggaran ialah:

1. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang undangan
2. Menimbulkan akibat hukum

Dari berbagai pengertian di atas dapat diartikan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang undangan. (Arumdani & Irawan, 2025).

3. Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja, yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Saat ini kecelakaan lalu lintas menjadi masalah yang semakin serius dari tahun ke tahun. Kecelakaan lalulintas merupakan salah satu masalah yang

paling sering terjadi di wilayah yang memiliki kendaraan bermotor yang tinggi.

Karakteristik kecelakaan menurut C.S.T. Kansil, dkk (1995 hlm.

4). adalah karakter yang dapat dijadikan sebagai gambaran terhadap kecelakaan lalu lintas yang terjadi dalam bentuk pengelompokan atau klasifikasi, beberapa klasifikasi tersebut adalah:

1. Waktu kecelakaan, diklasifikasikan menurut hari terjadinya kecelakaan dan jam terjadinya kecelakaan
2. Tingkat kecelakaan, diklasifikasikan berdasarkan empat golongan yaitu kecelakaan sangat ringan, kecelakaan ringan, kecelakaan berat, dan kecelakaan fatal.
3. Tipe tabrakan yang terjadi, diklasifikasikan berdasarkan beberapa tabrakan, yaitu depan belakang, depan – depan, tabrakan sudut, tabrakan sisi, tabrak lari, tabrak masal, tabrak pejalan kaki, tabrak parker, lepas control dan tabrakan tunggal
4. Jenis kendaraan, sesuai dengan penggolongan jenis-jenis kendaraan seperti sepeda motor, mobil penumpang, pick up, bus, dan truk.
5. Korban kecelakaan, diklasifikasikan menjadi korban luka ringan, korban luka berat dan korban meninggal dunia.
6. Jenis kelamin, diklasifikasikan menjadi laki – laki dan perempuan
7. Usia, diklasifikasikan menjadi usia dibawah 15 tahun sampai

diatas usia 45 tahun.

4. Macam-Macam Pelanggaran Lalu Lintas

Macam-macam Pelanggaran Lalu Lintas Sebagai negara hukum tentunya setiap warga negara Indonesia hendaklan patuh dan taat pada peraturan perundang- undangan yang ada dan terikat sebagai aturan yang semestinya untuk dipatuhi dan ditaati. Dalam hal demikian jika peraturan tersebut tidak dipatuhi maka dapat diartikan bahwa yang bersangkutan tersebut telah melakukan pelanggaran. Berikut ini akan dijelaskan beberapa macam pelanggaran lalu lintas yang meliputi sebagai berikut :

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintang dan membahayakan pengguna jalan lain
2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi lambu lalu lintas, marka dan lain-lain (Pasal 275 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
3. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal (Pasal 276 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
4. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain (Pasal 278 Undang- Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
5. Mengemudi kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan

yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas (Pasal 279 Undang Undang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)

6. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 280 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
7. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Pasal 281 Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
8. Pengguna jalan tidak patuh perintah yang diberikan petugas POLRI (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
9. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang Undang Lalu Lintad Dan Angkutan Jalan)
10. Mengemudi kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
11. Mengendarai kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 285 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
12. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 287 Undang-Undang Lalu Lintas

Dan Angkutan Jalan)

13. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda uji berkala (Pasal 288 Undang-Undang lalu lintas dan Angkutan Jalan)
14. Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang ada di samping tidak mengenakan sabuk pengaman (Pasal 289 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
15. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 290 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
16. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
17. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut lebih dari satu orang (Pasal 292 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
18. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari pada kondisi tertentu (Pasal 293 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah tanpa memberi isyarat dengan lalu atau tangan (Pasal 294

Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)

20. Mengemudikan kendaran bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal 295 Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
21. Mengemudikan kendaraan bermotor di perlintasan kereta api pada saat alarm sudah berbunyi dan palang pintu sudah ditutup (Pasal 296 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
22. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang- Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
23. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir atau darurat (Pasal 298 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
24. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Pasal 299 Undang Undang Lalu Lintas Dan Angktan Jalan)
25. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan saat menaikkan penumpang, tidak menutup kendaran selama perjalanan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
26. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)

27. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, mengerem mendadak, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian (Pasal 302 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
28. Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang (Pasal 303 Undang- Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
29. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan (Pasal 304 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
30. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
31. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
32. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)
33. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan

menyimpang dari izin (Pasal 308 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)

34. Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)

35. Tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpang (Pasal 313 Undang- Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).

Pelanggaran-pelanggaran yang telah disebut dan diuraikan di atas merupakan pelanggaran yang mudah pembuktiannya dan sulit untuk dipungkiri pelanggar sehingga akan mudah diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat. Peradilan sederhana dan cepat sesuai diterapkan untuk pelanggaran lalu lintas karena pada saat terjadi pelanggaran lalu lintas baik dari pelanggar, barang bukti, maupun penyidik (kepolisian) sudah berada ditempat kejadian perkara, sehingga penyidik (kepolisian) dapat langsung menjatuhkan sanksi sesuai dengan pasal pelanggaran pelaku yang telah tertuang dalam peraturan perundang-undangan. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaannya, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dalam pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terdapat pasal-pasal yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang

dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas. (Pratama, 2022)

B. Unsur – Unsur Lalu Lintas

Komponen utama lalu lintas adalah Pengguna Jalan (Manusia), Kendaraan, dan Jalan yang saling berinteraksi, didukung oleh Peraturan Lalu Lintas serta Perlengkapan Jalan (Marka, Rambu, Sinyal), dan dipengaruhi oleh Kondisi Lingkungan, semua bertujuan menciptakan sistem transportasi yang aman dan efisien. (Diktuk tamtama Brimob Polri, 2013 hlm. 10).

1. Karakteristik Manusia

Manusia merupakan faktor yang paling tidak stabil pengaruhnya terhadap kondisi lalu lintas serta tidak dapat diramalkan secara tepat. Tinjauan terhadap faktor manusia ini perlu dilakukan guna menghasilkan perencanaan operasi lalu lintas yang lebih tepat. Pemanfaatan jalan sangat tergantung kepada kemampuan dan keterbatasan manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengendara kendaraan, ataupun sebagai pejalan kaki (pedestrian). Pengertian akan manusia sebagai unsur lalu lintas sangat menentukan hasil rekayasa selanjutnya. Keterbatasan fisik dan mental, motivasi pemakai jalan sangat menentukan tingkat keselamatannya dan efisiensi dari sistem jalan tersebut. (Kecelakaan et al., 2025)

Perilaku seorang pengemudi dipengaruhi oleh faktor luar berupa keadaan sekelilingnya, keadaan cuaca, daerah pandangan (visibility) serta penerangan jalan di malam hari. Selain itu juga dipengaruhi oleh emosinya sendiri seperti sifat tidak sabar dan marah-marah. Seorang

pengemudi yang sudah hafal dengan jalan yang dilaluinya akan berbeda sifatnya dengan seorang pengemudi pada jalan yang belum dikenalnya. Dalam hal yang terakhir ini, pengemudi cenderung untuk mengikuti kelakuan pengemudi-pengemudi lainnya. Selain faktor-faktor tersebut di atas, faktor lain yang mempengaruhi perilaku manusia adalah sifat perjalanan (bekerja, rekreasi atau hanya berjalan-jalan) serta faktor kecakapan, kemampuan dan pengalaman mengemudi. Untuk menguji apakah seseorang dianggap cukup cakap untuk mengemudi kendaraan atau tidak, perlu dilakukan serangkaian test yang hasilnya berupa Surat Izin Mengemudi (SIM).

2. Karakteristik Kendaraan

Kendaraan sebagai sarana transportasi jalan raya dapat dibedakan atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Termasuk didalam kelompok kendaraan bermotor yaitu kendaraan beroda dua (sepeda motor), kendaraan beroda tiga (bemo, bajai), kendaraan beroda empat atau lebih (mobil penumpang, truk, bis, trailer). Sepeda, becak, dokar termasuk di dalam kelompok kendaraan nonmotor. Kendaraan nonmotor banyak ditemukan di daerah perkotaan, sehingga karakteristik lalulintas secara keseluruhan dipengaruhi juga oleh kendaraan jenis ini. Karena kendaraan nonmotor bergerak di tepi sebelah luar dan dengan kecepatan relatif rendah, maka keberadaan jenis kendaraan ini umumnya dimasukkan dalam kelompok hambatan samping bagi arus lalu lintas. (Rusmini et al., 2025)

Kendaraan beroda empat merupakan bagian terbesar pemakai jalan. Terdapat perbedaan yang cukup besar antara kendaraan penumpang (sedan, minibus, jeep) dengan kendaraan pengangkut beban (truk) dan bus. Tinggi mata pengemudi mobil penumpang umumnya rendah (± 1 meter), ukuran kendaraan lebih kecil dan kecepatan kendaraan yang dipilih oleh pengemudi rata-rata tinggi. Tinggi mata pengemudi truk diukur dari muka jalan rata-rata lebih tinggi ($\pm 1,80$ meter), kecepatan yang dipilih lebih rendah, perbandingan berat kendaraan dan kekuatan mesin lebih besar. Secara garis besar karakteristik kendaraan bermotor yang perlu dipelajari sehubungan dengan rekayasa jalan raya dan rekayasa lalu lintas adalah: 1). tahanan akibat gerakan kendaraan 2). dimensi kendaraan 3). percepatan dan perlambatan 4). sistem pengereman 5). kemampuan membelok 6). sistem pelampuan 7). kondisi ban

Terdapat beberapa jenis tahanan yang terjadi akibat gerakan kendaraan, yaitu:

- a. Tahanan geser antara ban dan muka jalan, yang besarnya merupakan fungsi dari berat kendaraan, koefisien gesek, gaya gravitasi dan kekasaran muka jalan
- b. Tahanan selip Selip terjadi jika batasan geser antara roda dan permukaan jalan dilampaui
- c. Tahanan udara pada bagian depan kendaraan, yang merupakan fungsi dari luas bagian depan kendaraan, dan koefisien tahanan

udara.

- d. Tahanan kelandaian, yang besarnya merupakan fungsi dari kelandaian jalan dan massa kendaraan
- e. Tahanan akibat perubahan sistem gigi.

Ukuran panjang, lebar dan tinggi kendaraan akan mempengaruhi gerakan kendaraan, karena adanya batasan jarak pandang pengemudi dan kemampuan membelok kendaraan, serta dimensi kendaraan tentu saja merupakan factor penentu akan lebar jalan yang dibutuhkan. Tinggi lampu pengemudi akan sangat menentukan jarak pandang pengemudi di malam hari, dan juga menentukan efek kesilauan mata.

3. Karakteristik Jalan (Prasarana)

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/ atau air, serta di atas permukaan air, kecuali kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Permen PU, 2012). Lajur adalah bagian dari jalan untuk tempat lintasan satu gerakan kendaraan. Jalan satu lajur merupakan jalan satu arah dimana arus lalu lintas sangat ditentukan dari kecepatan kendaraan yang terdapat. Jalur jalan dengan 2 lajur dapat merupakan jalan 2 arah atau satu arah. Jalur jalan dengan 3 lajur atau lebih tanpa median memberikan keleluasaan bergerak sehingga arus lalu lintas dapat bergerak lancar. Lebar lajur jalan minimal adalah 2,75m. Lebar fisik maksimum

kendaraan saat ini adalah 2,50 m. Semakin lebar lajur jalan semakin leluasa kendaraan bergerak. Lebar standar lajur lalu lintas adalah 3,5–3,75m untuk jalan berkecepatan tinggi. Lebar jalur dan kondisi di sekitar jalan sangat mempengaruhi karakteristik arus lalu lintas. Jalan selebar 7 meter yang terletak di luar kota akan dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi dibandingkan dengan jalan dengan lebar yang sama tetapi berada di dalam kota. Jalan yang sama-sama terletak di dalam kota tetapi mempunyai lebar yang berbeda tentu akan mempunyai karakteristik arus lalu lintas yang berbeda. Di samping itu banyaknya persimpangan, jalan masuk, pengendalian jalan masuk, ada/tidaknya fasilitas parkir di sepanjang jalan, dapat mempengaruhi arus lalu lintas. Desain geometrik jalan akan sangat menentukan keselamatan dan tingkat kenyamanan pemakai jalan. Bagian jalan terdiri dari ruang milik jalan, ruang manfaat jalan, dan ruang pengawasan jalan.

1. Rumaja (Ruang Manfaat Jalan) : ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman tertentu yg ditetapkan oleh penyelenggara jalan yang bersangkutan berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri yang hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan dan bangunan pelengkap lainnya.
2. Rumija (Ruang Milik Jalan) : terdiri dari ruang manfaat jalan dan

sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan dan pelebaran jalan maupun penambahan jalur lalu lintas di kemudian hari serta kebutuhan ruangan utk pengamanan jalan. 3. Ruwasja (Ruang Pengawasan Jalan) : ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggaraan jalan. Ruang ini diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan.

Jalan sesuai peruntukkannya.

1. Jalan khusus, adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.
2. Jalan tol, yaitu jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.

Jalan umum berdasarkan fungsinya dikelompokkan atas:

1. Jalan arteri, merupakan jalan umum, yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi

secara berdaya guna.

2. Jalan kolektor, merupakan jalan umum, yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Selain itu, jalan juga dibagi berdasarkan kelas, pembagian kelas jalan diatur oleh UULAJ No. 22 Tahun 2009. Pengelompokan didasarkan atas:

- a. fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.

Pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan terdiri atas:

- a. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500

(dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;

- b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton
- c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton
- d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Berdasarkan kondisi hambatan terhadap arus lalu lintas, jalan

dapat dibedakan atas:

1. Jalan bebas hambatan, jalan dengan arus tak terganggu (uninterrupted flow), yaitu jalan dengan kondisi arus lalu lintas sedemikian rupa sehingga kendaraan yang bergerak tidak perlu berhenti atau melambatkan kendaraannya, kecuali disebabkan oleh kehadiran kendaraan lain dalam arus tersebut. Di Indonesia saat ini jalan bebas hambatan umumnya berupa jalan tol. Tetapi jalan luar kota yang cukup panjang dapat pula dianalisis sebagai jalan bebas hambatan, seperti jalan lintas sumatera.
2. Jalan tidak bebas hambatan, yaitu jalan dengan arus terganggu (interrupted flow), jalan dengan kondisi lalu lintas sedemikian rupa sehingga gerak kendaraan dapat berhenti sesaat karena adanya pengaruh luar antara lain arus memotong jalan yang mempunyai prioritas, perlintasan kereta, penyeberangan pejalan kaki, atau gangguan akibat gerakan kendaraan yang parkir.
(Simanungkalit et al., 2025)

C. Tujuan Penyelenggaraan Lalu Lintas

Penyelenggaraan lalu lintas merupakan bagian penting dalam sistem transportasi yang bertujuan untuk menjamin kelancaran aktivitas masyarakat di ruang jalan. Lalu lintas yang tertata dengan baik akan mendukung mobilitas manusia dan barang secara efektif serta berkontribusi terhadap peningkatan kualitas kehidupan masyarakat, khususnya di kawasan perkotaan dan kawasan pendidikan hal ini dijelaskan oleh Mulyono, A. T. (2021, hlm 373).

Tujuan utama penyelenggaraan lalu lintas adalah untuk mewujudkan keselamatan pengguna jalan. Keselamatan menjadi aspek paling fundamental karena setiap aktivitas lalu lintas memiliki potensi risiko kecelakaan. Oleh karena itu, penyelenggaraan lalu lintas harus mampu meminimalkan kemungkinan terjadinya kecelakaan melalui pengaturan, pengawasan, serta penyediaan sarana dan prasarana yang memadai.

Selain keselamatan, keamanan lalu lintas juga menjadi tujuan penting dalam penyelenggaraan lalu lintas. Keamanan berkaitan dengan perlindungan pengguna jalan dari gangguan, ancaman, maupun tindakan yang dapat membahayakan jiwa dan harta benda. Lingkungan lalu lintas yang aman akan meningkatkan rasa percaya dan kenyamanan masyarakat dalam menggunakan jalan.

Tujuan berikutnya adalah menciptakan ketertiban lalu lintas. Ketertiban diwujudkan melalui kepatuhan pengguna jalan terhadap peraturan lalu lintas, rambu, marka, dan ketentuan lainnya. Ketertiban ini sangat diperlukan agar setiap pengguna jalan dapat menjalankan aktivitasnya tanpa saling mengganggu dan menimbulkan konflik di ruang jalan. Penyelenggaraan lalu lintas juga bertujuan untuk menjamin kelancaran arus lalu lintas. Kelancaran lalu lintas memungkinkan pergerakan kendaraan dan orang berlangsung tanpa hambatan yang berarti. Apabila lalu lintas tidak lancar, maka akan terjadi kemacetan yang berdampak pada pemborosan waktu, peningkatan konsumsi bahan bakar, serta penurunan produktivitas masyarakat.

Tujuan lain dari penyelenggaraan lalu lintas adalah meningkatkan efisiensi penggunaan ruang jalan. Jalan memiliki kapasitas terbatas, sehingga pemanfaatannya harus diatur secara optimal. Aktivitas yang tidak sesuai dengan fungsi jalan, seperti parkir liar di bahu jalan, dapat mengurangi kapasitas jalan dan menghambat pergerakan lalu lintas.

Penyelenggaraan lalu lintas juga bertujuan untuk mewujudkan kenyamanan pengguna jalan. Kenyamanan tidak hanya dirasakan oleh pengendara kendaraan bermotor, tetapi juga oleh pejalan kaki dan pesepeda. Jalan yang tertib, aman, dan bebas dari hambatan akan menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih manusiawi dan ramah bagi semua pengguna.

Selain itu, penyelenggaraan lalu lintas bertujuan untuk mendukung keberlanjutan lingkungan. Lalu lintas yang tidak teratur dapat menyebabkan peningkatan emisi gas buang dan kebisingan. Dengan pengaturan lalu lintas yang baik, dampak negatif terhadap lingkungan dapat ditekan, sehingga kualitas udara dan lingkungan perkotaan tetap terjaga. Tujuan

penyelenggaraan lalu lintas juga berkaitan dengan pemerataan akses dan keadilan sosial. Setiap lapisan masyarakat berhak mendapatkan akses jalan yang aman dan layak. Oleh karena itu, pengaturan lalu lintas harus memperhatikan kepentingan seluruh pengguna jalan tanpa diskriminasi, termasuk kelompok rentan seperti pejalan kaki dan penyandang disabilitas.

Secara keseluruhan, tujuan penyelenggaraan lalu lintas adalah untuk menciptakan sistem transportasi yang terpadu, aman, tertib, lancar, dan

berkelanjutan. Pencapaian tujuan tersebut memerlukan kerja sama antara pemerintah, aparat penegak hukum, dan masyarakat sebagai pengguna jalan. Tanpa adanya kesadaran dan kepatuhan bersama, tujuan penyelenggaraan lalu lintas tidak akan dapat terwujud secara optimal. (Damayanti & Putra, 2023)

D. Karakteristik Arus Lalu Lintas

1. Volume Lalu Lintas

Volume atau arus lalu lintas tidak akan pernah bersifat statis, sehingga pada waktu penghitungannya harus dilakukan dengan teliti; meskipun demikian secara garis besar volume berulang secara berirama, dikenal sebagai karakteristik volume. Hal ini penting diketahui dalam kaitan dengan penentuan waktu yang dipilih untuk penghitungan. (Transportasi Publik Tohar Media, 2024 hlm. 7).

- a. Pola lalu lintas (Traffic Pattern) Pola lalu lintas adalah presentasi fluktuasi lalu lintas berupa tabel atau grafik, pada periode waktu tertentu. Volume dapat dinyatakan dalam jumlah atau prosentase. Pengertian yang penting harus dimengerti untuk operasional dan perencanaan adalah Volume dalam waktu puncak (peak hours), jam dalam hari, hari dalam minggu, minggu dalam bulan, bulan dalam tahun, distribusi arah (directional distribution), dan distribusi lajur (lane distribution)
- b. Pola lalu lintas jam-an (Hourly Traffic Pattern) Volume lalu lintas untuk kenaikan waktu teratur kurang dari satu jam (misal:

- 1, 5, 6, 15 menit) biasanya digambarkan dengan fluktuasi selama 1 jam, dan dinyatakan dalam waktu puncak (peak hour), demikian juga untuk kenaikan tiap 1 jam digambarkan dalam fluktuasi lalu lintas perjam dalam 1 hari.
- c. Pola lalu lintas mingguan (Weekly Traffic Pattern) Volume lalu lintas harian ditunjukkan untuk tiap hari berurutan dalam seminggu. Apabila ditunjukkan dalam 1 tahun, maka disebut pola lalu lintas mingguan dalam setahun (Weekly Traffic Pattern for One Year).
 - d. Pola Lalu lintas Bulanan (Monthly Traffic pattern) Volume lalu lintas tiap bulan dalam setahun.
 - e. Distribusi Arah (Directional Distribution) Distribusi arah pergerakan menunjukkan variasi dalam arus selama waktu puncak (peak hours), besar distribusi arah pada satu titik pengamatan selalu bervariasi. Pada saat jam sibuk dapat terjadi distribusi arah volume lalu lintas sangat tidak berimbang sehingga 80 % kendaraan berjalan ke satu arah.
 - f. Distribusi Lajur (Lane Distribution) Distribusi volume lalu lintas dari jalan 2 lajur atau banyak lajur (multi lane) yang akan menggunakan lajur rencana.

2. Volume Perencanaan

Volume perencanaan atau DHV (design hourly volume) adalah volume perjam yang digunakan dalam perencanaan, volume yang

digunakan bukan lalu lintas harian rata-rata karena LHR tidak menggambarkan fluktuasi perjam yang sangat bervariasi. Oleh karena itu maka akan sangat tepat jika volume yang digunakan untuk perencanaan adalah volume perjam atau sering disebut sebagai Volume Jam Perencanaan (VJP). VJP yang akan digunakan untuk perencanaan haruslah sedemikian rupa sehingga :

1. Volume tersebut tidak boleh terlalu sering terdapat pada distribusi arus lalu lintas setiap jam untuk periode satu tahun.
2. Apabila terdapat volume lalu lintas per jam yang melebihi volume jam rencana maka kelebihan tersebut tidak boleh mempunyai jumlah yang terlalu besar.
3. Volume tersebut tidak boleh mempunyai nilai yang sangat besar, sehingga akan mengakibatkan biaya menjadi mahal.

Pertumbuhan Lalu Lintas Volume lalu lintas berkecenderungan akan bertambah dari waktu ke waktu, hal ini perlu diketahui untuk memperkirakan kebutuhan prasarana transportasi yang harus disediakan. Oleh karena itu terdapat beberapa keadaan lalu lintas yang harus diketahui yaitu:

- a. Lalu Lintas saat ini Pada jalan baru lalu lintas saat ini dapat diprediksi dengan menggunakan 4 tahap pemodelan lalu lintas berupa bangkitan/tarikan lalu lintas, distribusi lalu lintas, pemilihan moda dan pemilihan rute. Untuk peningkatan jalan, arus lalu lintas yang digunakan adalah arus lalu lintas saat ini

sebelum jalan tersebut ditingkatkan ditambah dengan besarnya arus yang tertarik (diverted traffic) menggunakan jalan yang telah ditingkatkan.

- b. **Pertambahan Arus Lalu Lintas** Pertambahan arus lalu lintas dapat berupa: Pertumbuhan normal, yaitu pertambahan akibat bertambahnya jumlah pergerakan dari tahun ke tahun, hal ini dapat diakibatkan bertambahnya penduduk. Lalu lintas yang dibangkitkan (generated traffic), yaitu pertambahan akibat dibangunnya fasilitas baru yang dulunya tidak ada. Pertumbuhan ini umumnya terjadi pada masa yang relatif pendek. Pertambahan lalu lintas akibat perkembangan daerah (development traffic), yaitu pertambahan akibat bertambah baiknya kegiatan disekitar jalan tersebut tanpa diikuti oleh dibangunnya fasilitas jalan baru atau perbaikan yang sudah ada. Pertumbuhan ini juga terjadi pada waktu yang relatif pendek. (Berdasarkan et al., 2021)

E. Tinjauan Umum tentang Parkir Liar

1. Pengertian Parkir

Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), yang menyebutkan bahwa “Parkir adalah suatu keadaan dimana kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk sementara waktu dan ditinggalkan oleh pengemudinya”, memuat peraturan yang mengatur tentang perparkiran . Parkir adalah

situasi di mana pengemudi meninggalkan mobil dan tidak bergerak. Parkir tidak diizinkan menurut hukum. Setiap operator kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk menempatkan tempat parkir sedekat mungkin dengan lokasi kegiatan. (Rochmat Aldy Purnomo, 2023 hlm. 78).

Pengertian tersebut membedakan dengan istilah keadaan lainnya yang sering dijumpai dalam peraturan lalu-lintas, yakni “stop” yang diartikan sebagai suatu keadaan berhentinya kendaraan secara sementara, misalnya stop untuk menurunkan atau menjemput penumpang dengan barang sekedarnya. Jika kendaraan stop, kemudian mesin kendaraan dimatikan dan kemudian sang sopir keluar dari kendaraan, maka tidak lagi dikatakan lagi sebagai stop, tetapi parkir. Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara pengaturan parkir sangat mempengaruhi kinerja suatu jaringan terutama jaringan jalan raya hal tersebut dikarenakan parkir merupakan salah satu unsur prasarana transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari sistem jaringan transportasi. (Numberi et al., 2021).

2. Jenis – Jenis Parkir

Ada beberapa jenis utama parkir, yang di dasarkan pada pengaturan posisi kendaraan, yaitu :

a. Parkir paralel

Parkir sejajar dimana parkir diatur dalam sebuah baris, dengan bumper depan mobil menghadap salah satu bumper belakang yang berdekatan. Parkir dilakukan sejajar

dengan tepi jalan, baik di sisi kiri jalan atau sisi kanan atau kedua sisi bila hal itu memungkinkan,. Parkir paralel adalah cara paling umum dilaksanakan untuk parkir mobil dipinggir jalan. Cara ini juga digunakan di pelataran parkir ataupun gedung parkir khususnya untuk mengisi ruang parkir yang parkir serong tidak memungkinkan.

b. Parkir tegak lurus

Dengan cara ini mobil diparkir tegak lurus, berdampingan, menghadap tegak lurus ke lorong/gang, trotoar, atau dinding. Jenis mobil ini parkir lebih terukur daripada parkir paralel dan karena itu biasanya digunakan di tempat di pelataran parkir parkir atau gedung parkir. Sering kali, di tempat parkir mobil menggunakan parkir tegak lurus, dua baris tempat parkir dapat diatur berhadapan depan dengan depan, dengan atau tanpa gang di antara keduanya. Bisa juga parkir tegak lurus dilakukan dipinggir jalan sepanjang jalan dimana parkir ditempatkan cukup lebar untuk kendaraan keluar atau masuk ke ruang parkir.

c. Parkir serong

Salah satu cara parkir yang banyak digunakan dipinggir jalan ataupun di pelataran maupun gedung parkir adalah parkir serong yang memudahkan kendaraan masuk ataupun keluar dari ruang parkir. Pada pelataran ataupun

gedung parkir yang luas, diperlukan gang yang lebih sempit bila dibandingkan dengan parkir tegak lurus. (Julius Buyang et al., 2023)

d. Parkir On – Steet (di tepi Jalan)

Lokasi menggunakan sebagian dari badan jalan, bisa sejajar, miring, atau tegak lurus dengan sumbu jalan kelebihanannya yaitu biaya pengelola lebih murah karena tidak perlu membangun fasilitas besar praktis untuk keperluan sebentar karena langsung di tepi jalan namun mempunyai kekurangan dimana mengganggu arus lalu lintas dan mengurangi kapasitas jalan; sering kali memerlukan biaya parkir dan batasan waktu (meteran parkir) contohnya di pinggir jalan raya dan trotoar yang diizinkan untuk parkir. (Sipil et al., 2024)

e. Parkir Off-Street (di luar badan jalan)

Lokasi terletak di lahan khusus di luar badan jalan, seperti gedung parkir, halaman, atau taman parkir bawah tanah mempunyai kelebihan lebih aman, tidak mengganggu lalu lintas, kapasitas lebih besar, dan sering kali menawarkan kenyamanan serta fasilitas keamanan (CCTV, petugas) tapi memiliki kekurangan biaya investasi pembangunan lebih besar bisa kurang praktis jika terlalu jauh dari tujuan. Contohnya di Garasi, pusat parkir komersial, atau tempat

parkir bertingkat. (Salma et al., 2025)

3. Parkir Liar

Parkir liar adalah parkir yang muncul secara tiba-tiba dan ilegal atau tidak resmi dengan penggunaan lahan secara sepihak ilegal atau tidak resmi disini berarti parkir liar tidak berada dibawah naungan pemerintah setempat serta uang yang dihasilkan dari parkir tersebut tidak masuk ke dalam pemerintahan sebagai bentuk hasil pendapatan daerah oleh karena itu banyak penyelenggara parkir liar yang menggunakan bahu jalan sebagai tempat parkir. (Feriandy, 2025 hlm.10)

Parkir liar kerap kali tidak memiliki surat izin yang resmi dari pemerintah setempat, hal ini sudah jelas bertentangan dengan Pasal 43 ayat (1) UU LLAJ (Lalu Lintas Angkutan Jalan) yang mana disebutkan “penyediaan fasilitas parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar ruang milik jalan sesuai dengan izin yang diberikan.”

Penyelenggara parkir yang tidak memiliki izin dalam artian tidak ada karcis parkir yang dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah. Parkir liar merupakan parkir yang muncul secara illegal atau tidak resmi dengan klaim lahan parkir secara sepihak, tidak berada pada pembinaan pemerintah Kabupaten atau Kota serta uang parkir tidak termasuk ke pemerintah sebagai bentuk pendapatan asli daerah. Penyelenggara parkir liar dapat dijatuhkan dengan hukum pidana sesuai dengan ketentuan Pasal 368 ayat (1) KUHP atas dasar pemerasan dengan

kekerasan atau ancaman kekerasan karena tukang parkir memaksa untuk memberikan uang parkir.

Beberapa perbedaan antara parkir legal (resmi) dan parkir ilegal (Liar) yaitu:

- a. Status Tempat Parkir Fasilitas parkir disediakan di properti yang sah, seperti yang tersirat dalam istilah tersebut. Dengan kata lain, petugas parkir yang sah diberi wewenang untuk bekerja di lokasi tertentu dengan izin dan surat resmi. Sementara itu, penyedia jasa parkir tanpa izin menggunakan ruang tersebut. Mayoritas orang yang parkir liar melakukannya di bahu jalan atau di tanah yang belum berkembang.
- b. Jenis Karcis Tiket adalah faktor penting dalam memisahkan parkir legal dan ilegal. Dinas Perhubungan menerbitkan karcis resmi parkir liar yang berfungsi sebagai penanda mobil bagi pemiliknya. Tiket yang dikeluarkan oleh penyedia parkir yang sah memiliki barcode, lubang berlubang, dan nomor resmi. Namun, kualitas kertasnya buruk. Parkir liar masih menawarkan kutipan sebagai penanda.
- c. Petugas Berseragam Teknologi dan petugas parkir merupakan komponen utama dari pengelolaan parkir yang legal. Dinas Perhubungan mengeluarkan seragam resmi

petugas parkir yang legal, yang datang dalam berbagai warna tergantung lokasi. Namun, karena banyak penyedia parkir gelap memproduksi seragam palsu, penggunaan seragam parkir untuk membedakan antara parkir legal dan ilegal (ilegal) bukanlah cara yang dapat diandalkan.

- d. Kartu Identitas Petugas Manajemen parkir legal memiliki kartus identitas sebagai petugas parkir. Kartu tersebut memuat lambang dari Dishub yang menekankan status legal mereka.
- e. Cara Berkomunikasi. Petugas parkir resmi akan berkomunikasi dengan menunjukkan kartu identitas dan menjelaskan secara singkat organisasi yang menaungi mereka. Sebagian besar petugas parkir ilegal, di sisi lain, umumnya berusaha menghindari pertanyaan tentang organisasi yang mengendalikan mereka. (Arma et al., 2023)

F. Kerangka Teori

1. Pengertian Sistem Hukum

Sistem hukum ini berkembang di negara- negara Eropa daratan dan sering disebut sebagai “Civil Law” yang semula berasal dari kodifikasi hukum yang berlaku di kekaisaran romawi pada masa pemerintahan Kaisar justinianus abad VI sebelum masehi. Sistem Civil Law mempunyai tiga karakteristik, yaitu adanya kodifikasi, hakim tidak terikat kepada presiden sehingga undang undang menjadi sumber

hukum yang terutama, dan sistem peradilan bersifat inkuisitorial. Karakteristik utama yang menjadi dasar sistem Hukum Civil Law adalah hukum memperoleh kekuatan mengikat, karena diwujudkan dalam peraturan-peraturan yang berbentuk undang-undang dan tersusun secara sistematis di dalam kodifikasi. Karakteristik dasar ini dianut mengingat bahwa nilai utama yang merupakan tujuan hukum adalah kepastian hukum. Kepastian hukum hanya dapat diwujudkan kalau tindakan-tindakan hukum manusia dalam pergaulan hidup diatur dengan peraturan-peraturan hukum tertulis. Dengan tujuan hukum itu dan berdasarkan sistem hukum yang dianut, hakim tidak dapat leluasa menciptakan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat umum. Hakim hanya berfungsi menetapkan dan menafsirkan peraturan-peraturan dalam batas-batas wewenangnya. Putusan seorang hakim dalam suatu perkara hanya mengikat para pihak yang berperkara saja (Doktrins Res Ajudicata). Karakteristik kedua pada sistem Civil Law tidak dapat dilepaskan dari ajaran pemisahan kekuasaan yang mengilhami terjadinya Revolusi Perancis. Menurut Paul Scolten, bahwa maksud sesungguhnya pengorganisasian organ-organ negara Belanda adalah adanya pemisahan antara kekuasaan pembuatan undang-undang, kekuasaan peradilan, dan sistem kasasi adalah tidak dimungkinkannya kekuasaan yang satu mencampuri urusan kekuasaan lainnya. Penganut sistem Civil Law memberi keleluasaan yang besar bagi hakim untuk memutus perkara tanpa perlu meneladani putusan-putusan hakim

terdahulu. Yang menjadi pegangan hakim adalah aturan yang dibuat oleh parlemen, yaitu undang-undang.¹⁰ Karakteristik ketiga pada sistem hukum Civil Law adalah apa yang oleh Lawrence Friedman disebut sebagai digunakannya sistem Inkuisitorial dalam peradilan. Di dalam sistem itu, hakim mempunyai peranan yang besar dalam mengarahkan dan memutuskan perkara; hakim aktif dalam menemukan fakta dan cermat dalam menilai alat bukti. Menurut pengamatan Friedman, hakim di dalam sistem hukum Civil Law berusaha untuk mendapatkan gambaran lengkap dari peristiwa yang dihadapinya sejak awal. Sistem ini mengandalkan profesionalisme dan kejujuran hakim. (Taufiq, 2021)

2. Teori Sistem Hukum

Teori Sistem Hukum merupakan teori yang menyatakan bahwa hukum bekerja layaknya sebuah sistem sosial setiap bagian memiliki fungsi tertentu, namun semuanya bekerja untuk satu tujuan menciptakan keteraturan dalam kehidupan masyarakat.

Teori ini diperkenalkan oleh Lawrence M. Friedman melalui bukunya *The Legal System: A Social Science Perspective* (versi asli tahun 1969, diterjemahkan 1975 di Indonesia) dengan tujuan sebagai berikut:

1. Menjaga keamanan dan ketertiban
2. Menjamin kepastian hukum
3. Mewujudkan keadilan

Dari tujuan diatas menunjukkan bahwa teori ini dapat digunakan untuk menganalisis efektivitas suatu aturan , mengidentifikasi faktor – faktor yang menyebabkan suatu aturan tidak berjalan dan memberikan rekomendasi perbaikan pada komponen sistem hukum.

3. Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut ditaati. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan perkara dengan menerapkan hukum dan menemukan hukum in concreto dalam mempertahankan dan menjamin ditaatinya hukum materiil dengan menggunakan cara prosedural yang ditetapkan oleh hukum formal.

Soerjono Soekanto (2010) mengemukakan bahwa faktor – faktor yang memengaruhi penegakan hukum adalah :

1. Faktor Hukumnya
2. Faktor Penegak Hukum
3. Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukungnya
4. Faktor Masyarakat Lingkungan Berlakunya Hukum
5. Faktor Kebudayaan

Kelima faktor – faktor tersebut dipandang sebagai hal- hal yang terprediksi memberi pengaruh kuat terhadap pelaksanaan penegakan hukum dalam berbagai aspek dan permasalahannya.

Menurut Soerjono Soekanto (2010), bahwa kelima faktor

tersebut, saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolok ukur daripada efektifitasnya penegakan hukum. Faktor-faktor tersebut, diuraikan lebih lanjut sebagai berikut.

1. Faktor Hukumnya

Faktor hukum dimaksudkan, adalah hukum dalam arti tertulis atau peraturan perundang-undangan (law in books), jadi hukum dalam arti sempit tidak termasuk hukum dalam arti yang tidak tertulis.

Problematika umum, hukum dalam arti peraturan perundang-undangan berputar di sekitar:

- a. Apakah peraturan perundang-undangan yang ada mengatur bidang tertentu cukup sistematis?
- b. Apakah peraturan perundang-undangan yang ada mengatur bidang kehidupan tertentu cukup sinkron, artinya:

- 1) Secara hierarki tidak ada pertentangan;

- 2) Secara horizontal tidak ada pertentangan

Bagaimanakah kedudukan sosial petugas dalam struktur masyarakatnya sehingga menentukan perannya dalam pelaksanaan tugasnya.

Apabila kelima masalah yang diperhadapkan pada aparat penegak hukum dalam menjalankan tugas dan fungsinya dapat

teratasi dengan baik, maka penegak hukum berpotensi melakukan tugasnya dengan baik, namun jika yang terjadi sebaliknya, maka berdampak serius dalam pelaksanaan fungsinya.

2. Faktor Penegak Hukum

Dalam berfungsinya hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting. Kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum, dengan mengutip pendapat J. E. Sahetapy yang mengatakan: Dalam rangka penegakan hukum dan implementasi penegakan hukum bahwa penegakan keadilan tanpa kebenaran adalah suatu kebijakan. Penegakan kebenaran tanpa kejujuran adalah suatu kemunafikan. Dalam kerangka penegakan hukum oleh setiap lembaga penegakan hukum (inklusif manusianya) keadilan dan kebenaran harus dinyatakan, harus terasa dan terlihat, harus diaktualisasikan. Di dalam konteks di atas yang menyangkut kepribadian dan mentalitas penegak hukum, bahwa selama ini ada kecenderungan yang kuat di kalangan masyarakat untuk mengartikan hukum sebagai petugas atau penegak hukum, artinya hukum diidentikkan dengan tingkah laku nyata petugas atau penegak hukum. Sayangnya dalam melaksanakan

wewenangnya sering kali timbul persoalan karena sikap dan perlakuan yang dipandang melampaui wewenang atau perbuatan lainnya yang dianggap melunturkan citra dan wibawa penegak hukum, hal ini disebabkan oleh kualitas yang rendah dari aparat penegak hukum tersebut. Hal ini dapat berakibat tidak memahami batas-batas kewenangan, karena kurang pemahaman terhadap hukum, sehingga terjadi penyalahgunaan wewenang dalam melakukan tugas penyidikan dan tugas kepolisian lainnya. Masalah peningkatan kualitas ini merupakan salah satu kendala yang dialami di berbagai instansi, tetapi khusus bagi aparat yang melaksanakan tugas wewenangnya menyangkut hak asasi manusia (dalam hal ini aparat penegak hukum) seharusnya mendapat prioritas.

Walaupun disadari bahwa dalam hal peningkatan mutu berkaitan erat dengan anggaran biaya yang selama ini bagi Polri selalu kurang dan sangat minim.

3. Faktor Sarana

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, salah satu contoh perangkat lunak adalah pendidikan. Pendidikan yang diterima oleh polisi dewasa ini cenderung pada hal-hal yang praktis konvensional, sehingga dalam banyak hal polisi mengalami hambatan di dalam tugasnya, di antaranya adalah pengetahuan

tentang kejahatan komputer, dalam tindak pidana khusus yang selama ini masih diberikan wewenang kepada jaksa, hal tersebut karena secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap.

Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus diemban oleh polisi begitu luas dan banyak. Masalah perangkat keras dalam hal ini adalah sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung. Sebab apabila sarana fisik seperti kertas tidak ada dan karbon kurang cukup dan mesin tik yang kurang baik, bagaimana petugas dapat membuat berita acara mengenai suatu kejahatan. Dalam hal ini Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah pernah mengemukakan bahwa bagaimana polisi dapat bekerja dengan baik, apabila tidak dilengkapi dengan kendaraan dan alat-alat komunikasi yang proporsional? Oleh karena itu, sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.

4. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan

hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan. Sikap masyarakat yang kurang menyadari tugas polisi, tidak mendukung, dan malahan kebanyakan bersikap apatis serta menganggap tugas penegakan hukum semata-mata urusan polisi, serta keengganan terlibat sebagai saksi dan sebagainya. Hal ini menjadi salah satu faktor penghambat dalam penegakan hukum.

5. Faktor Kebudayaan

Dalam kehidupan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

Kelima faktor di atas saling berkaitan dengan eratnya, karena merupakan hal pokok dalam penegakan hukum, serta sebagai tolak ukur dari efektivitas penegakan hukum. Dari lima faktor penegakan hukum tersebut faktor penegakan hukumnya sendiri merupakan titik sentralnya.

Hal ini disebabkan oleh baik undang-undangnya disusun oleh penegak hukum, penerapannya pun dilaksanakan oleh penegak hukum dan penegakan hukumnya.

Maka dari itu , Teori ini menekankan bahwa keberhasilan penegakan hukum tidak hanya ditentukan oleh keberadaan norma hukum melainkan dipengaruhi oleh berbagai faktor yang saling berkaitan dan untuk merumuskan rekomendasi perbaikan agar pelaksanaan hukum dapat berjalan lebih optimal dan mencaapai tujuan yang diharapkan.

4. Teori Efektivitas Hukum

Teori Efektivitas (Soerjono Soekanto) Hukum yang ditemukan pada Tahun 1977 dalam buku nya *Hukum dan Masyarakat* dan *Sosiologi Hukum dalam Masyarakat* (1982), yang mengukur efektivitas hukum melalui lima faktor utama: faktor hukum itu sendiri, faktor penegak hukum, faktor sarana, faktor masyarakat, dan faktor budaya.

a. Faktor Hukum

Hukum berfungsi untuk keadilan, kepastian dan kemanfaatan. Dalam praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan. Kepastian Hukum sifatnya konkret berwujud nyata, sedangkan keadilan bersifat abstrak sehingga ketika seseorang hakim memutuskan suatu perkara secara penerapan undang-undang saja maka ada kalanya nilai keadilan

itu tidak tercapai. Maka ketika melihat suatu permasalahan mengenai hukum setidaknya keadilan menjadi prioritas utama. Karena hukum tidaklah semata-mata dilihat dari sudut hukum tertulis saja, Masih banyak aturan-aturan yang hidup dalam masyarakat yang mampu mengatur kehidupan masyarakat. Jika hukum tujuannya hanya sekedar keadilan, maka kesulitannya karena keadilan itu bersifat subjektif, sangat tergantung pada nilai-nilai intrinsik subjektif dari masing-masing orang.

Mengenai faktor hukum dalam hal ini dapat diambil contoh pada Pasal 363 KUHP yang perumusan tindak pidananya hanya mencantumkan maksimumnya sajam, yaitu 7 tahun penjara sehingga hakim untuk menentukan berat ringannya hukuman dimana ia dapat bergerak dalam batas-batas maksimal hukuman. Oleh karena itu, tidak menutup kemungkinan hakim dalam menjatuhkan pidana terhadap pelaku kejahatan itu terlalu ringan, atau terlalu mencolok perbedaan antara tuntutan dengan pemidanaan yang dijatuhkan. Hal ini merupakan suatu penghambat dalam penegakan hukum tersebut.

b. Faktor Penegak Hukum

Faktor ini meliputi pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum atau law enforcement. Bagian-bagian itu law enforcement adalah aparaturnya penegak hukum yang mampu memberikan kepastian, keadilan, dan kemanfaat

hukum secara proporsional. Aparatur penegak hukum menyangkup pengertian mengenai institusi penegak hukum dan aparat (orangnya) penegak hukum, sedangkan aparat penegak hukum dalam arti sempit dimulai dari kepolisian, kejaksaan, kehakiman, penasehat hukum dan petugas sipir lembaga pemasyarakatan. Setiap aparat dan aparatur diberikan kewenangan dalam melaksanakan tugasnya masing-masing, yang meliputi kegiatan penerimaan laporan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, pembuktian, penjatuhan vonis dan pemberian sanksi, serta upaya pembinaan kembali terpidana

Sistem peradilan pidana harus merupakan kesatuan terpadu dari usaha usaha untuk menanggulangi kejahatan yang sesungguhnya terjadi dalam masyarakat. Apabila kita hanya memakai sebagian ukuran statistik kriminalitas, maka keberhasilan sistem peradilan pidana akan dinilai berdasarkan jumlah kejahatan yang sampai alat penegak hukum. Beberapa banyak yang dapat diselesaikan kepolisian, kemudian diajukan oleh kejaksaan ke pengadilan dan dalam pemeriksaan di pengadilan dinyatakan bersalah dan dihukum. Sebenarnya apa yang diketahui dan diselesaikan melalui sistem peradilan pidana hanya puncaknya saja dari suatu gunung es. Masih banyak yang tidak terlihat, tidak dilaporkan (mungkin pula tidak diketahui, misalnya dalam hal “kejahatan dimana korbanya tidak dapat ditentukan” atau “crimes without

victims”) dan karena itu tidak dapat di selesaikan. Keadaan seperti ini tidak dapat dipersalahkan sepenuhnya kepada sistem peradilan pidana. Karena tugas sistem ini adalah terutama menyelesaikan kasus-kasus yang sampai padanya. Secara sosiologis, setiap aparat penegak hukum tersebut mempunyai kedudukan (status) dan peranan (role). Kedudukan (sosial) merupakan posisi tertentu di dalam struktur kemasyarakatan. Kedudukan tersebut merupakan peranan atau role, oleh karena itu seseorang yang mempunyai kedudukan tertentu, lazimnya mempunyai peranan. Suatu hak merupakan wewenang untuk berbuat dan tidak berbuat, sedangkan kewajiban adalah beban atau tugas. Suatu peranan tertentu dapat di jabarkan dalam unsur-unsur sebagai berikut : (1) peranan yang ideal / ideal role ; (2) peranan yang seharusnya / expected role; (3) peranan yang dianggap oleh diri sendiri / perceived role; dan (4) peranan yang sebenarnya dilakukan / actual role.

Penegak hukum dalam menjalankan perannya tidak dapat berbuat sesuka hati mereka juga harus memperhatikan etika yang berlaku dalam lingkup profesinya, etika memperhatikan atau mempertimbangkan tingkah laku manusia dalam pengambilan keputusan moral. Dalam profesi penegak hukum sendiri mereka telah memiliki kode etik yang diatur tersendiri, tapi dalam prakteknya kode etik yang telah ditetapkan

dan di sepakati itu masih banyak di langgar oleh para penegak hukum. Akibat perbuatan-perbuatan para penegak hukum yang tidak memiliki integritas bahkan dapat dikatakan tidak beretika dalam menjalankan profesinya, sehingga mengakibatkan lambatnya pembangunan hukum yang diharapkan oleh bangsa ini, bahkan menimbulkan pikiran-pikiran negative dan mengurangi kepercayaan masyarakat terhadap kinerja penegak hukum.

Aturan para aparat dan aparatur penegak hukum dijabarkan sebagai berikut :

1. Kepolisian, kekuasaan polisi/polri adalah merupakan sebagai perwujudan istilah yang menggambarkan penjelmaan tugas, status, organisasi, wewenang dan tanggung jawab polisi. Secara umum kedudukan, fungsi dan tugas kepolisian diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian RI
2. Dinas Perhubungan Dishub adalah unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan yang bertanggung jawab kepada kepala daerah (Gubernur/Bupati/Wali Kota). Kewenangan mereka diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya, termasuk berbagai Peraturan Menteri

Perhubungan.

Dalam pelaksanaannya penegakan hukum oleh penegak hukum di atas dijumpai beberapa halangan yang disebabkan oleh penegak hukum itu sendiri, halagan-halangan tersebut antara lain :

1. Keterbatasan kemampuan untuk menempatkan diri dalam peranan pihak lain dengan siapa dia beriteraksi.
2. Tingkat aspirasi yang relative belum tinggi.
3. Kegairahan yang sangat terbatas untuk memikirkan masa depan, sehingga sulit sekali untuk membuat suatu proyeksi.
4. Belum adanya kemampuan untuk menunda pemuasan suatu kebutuhan tertentu, terutama kebutuhan materiel.
5. Kurangnya daya inovatif yang sebenarnya merupakan pasangan konservatisme.

Menurut Soerjono Soekanto hambatan maupun halangan penegak hukum dalam melakukan penegakan hukum tersebut dapat diatasi dengan cara mendidik, membiasakan diri untuk mempunyai sikap-sikap antara lain : sikap terbuka, senantiasa siap menerima perubahan, peka terhadap masalah yang terjadi, senantiasa mempunyai informasi yang lengkap, orentasi ke masa kini dan masa depan, menyadari potensi yang dapat di kembangkan, berpegang pada suatu perencanaan, percaya pada kemampuan iptek, menyadari dan menghormati hak dan

kewajiban, berpegang teguh pada keputusan yang diambil atas dasar penalaran dan perhitungan yang matang.

c. Faktor Sarana

Fasilitas pendukung secara sederhana dapat dirumuskan sebagai sarana untuk mencapai tujuan. Ruang lingkungannya terutama adalah sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung. Fasilitas pendukung mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan sebagainya. Jika fasilitas pendukung tidak terpenuhi maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya. Kepastian dan kecepatan penyelesaian perkara tergantung pada fasilitas pendukung yang ada dalam bidang-bidang pencegahan dan pemberantasan kejahatan. Peningkatan teknologi deteksi kriminalitas, mempunyai peranan yang sangat penting bagi kepastian dan penanganan perkara-perkara pidana, sehingga tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual, maka untuk sarana atau fasilitas tersebut sebaiknya dilakukan dengan cara sebagai berikut :

1. yang tidak ada maka diadakan yang baru betul
2. yang rusak atau salah maka diperbaiki atau di betulkan.
3. yang kurang seharusnya di tambah.

4. yang macet harus di lancarkan.
5. yang mundur atau merosot harus di majukan atau di tingkatkan.

Faktor ketiga yaitu faktor sarana atau fasilitas yang membantu penegakan hukum, menurut Soerjono Soekanto sendiri menyatakan bahwa tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar tanpa adanya sarana atau fasilitas yang memadai. Fasilitas atau sarana yang memadai tersebut, antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal itu tidak terpenuhi maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya. Kita bisa bayangkan bagaimana penegakan peraturan akan berjalan sementara aparat penegaknya memiliki pendidikan yang tidak memadai, memiliki tata kelola organisasi yang buruk, di tambah dengan keuangan yang minim akan tetapi hal itu bukanlah segala-galanya kalau aparatnya sendiri masih buruk, karena sebaik apapun sarana atau fasilitas yang membantu penegakkan hukum tanpa adanya aparat penegak hukum yang baik hal itu hanya akan terasa sia-sia. Hal itu dapat kita lihat misalnya pada insatasi kepolisian, di mana saat ini hampir bisa dikatakan dalam hal fasilitas pihak kepolisian sudah dapat dikatakan mapan, tapi berdasarkan survey yang dilakukan

oleh Lembaga Transparency International Indonesia menyatakan bahwa instansi terkorup saat ini ada di tubuh kepolisian dengan indeks suap sebesar 48 %, bentuk korupsi yang terjadi di tubuh kepolisian, itu contohnya saja seperti korupsi kecil-kecilan oleh Polisi Lantas yang mungkin sering dialami oleh pengendara, sampai ke tingkat yang lebih tinggi semisal tersangka kasus korupsi Susno (Hukum & Prima, 2025).

d. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian didalam masyarakat. Masyarakat mempunyai pendapat pendapat tertentu mengenai hukum. Masyarakat Indonesia mempunyai pendapat mengenai hukum sangat berfareasi antara lain :

1. Hukum diartikan sebagai ilmu pengetahuan.
2. hukum diartikan sebagai disiplin, yakni sistem ajaran tentang kenyataan.
3. hukum diartikan sebagai norma atau kaidah, yakni patokan perilaku pantas yang diharapkan.
4. hukum diartikan sebagai tata hukum (yakni hukum positif tertulis) .
5. hukum diartikan sebagai petugas atau pejabat.
6. hukum diartikan sebagai keputusan pejabat atau penguasa.

7. hukum diartikan sebagai proses pemerintahan.
8. hukum diartikan sebagai perilaku teratur dan unik.
9. hukum diartikan sebagai jalinan nilai.
10. hukum diartikan sebagai seni.

Berbagai pengertian tersebut di atas timbul karena masyarakat hidup dalam konteks yang berbeda, sehingga yang seharusnya dikedepankan adalah keserasiannya, hal ini bertujuan supaya ada titik tolak yang sama. Masyarakat juga mempunyai kecenderungan yang besar untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasi dengan petugas (dalam hal ini adalah penegak hukum adalah sebagai pribadi). Salah satu akibatnya adalah bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum itu sendiri yang merupakan pendapatnya sebagai cermin dari hukum sebagai struktur dan proses. Keadaan tersebut juga dapat memberikan pengaruh baik, yakni bahwa penegak hukum akan merasa bahwa perilakunya senantiasa mendapat perhatian dari masyarakat. Permasalahan lain yang timbul sebagai akibat anggapan masyarakat adalah mengenai penerapan undang-undangan yang ada / berlaku. Jika penegak hukum menyadari dirinya dianggap hukum oleh masyarakat, maka kemungkinan penafsiran mengenai pengertian perundang-undangan bisa terlalu luas atau bahkan terlalu sempit. Selain itu mungkin timbul kebiasaan

untuk kurang menelaah bahwa perundang-undangan kadangkala tertinggal dengan perkembangan di dalam masyarakat. Anggapan-anggapan masyarakat tersebut harus mengalami perubahan dalam kadar tertentu. Perubahan tersebut dapat dilakukan melalui penerangan atau penyuluhan hukum yang berkesinambungan dan secara tiasa dievaluasi hasil-hasilnya, untuk kemudian dikembangkan lagi. Kegiatan-kegiatan tersebut nantinya dapat menempatkan hukum pada kedudukan dan peranan yang semestinya.

e. Faktor Kebudayaan

Faktor kebudayaan sebenarnya bersatu padu dengan faktor masyarakat sengaja dibedakan, karena didalam pembahasannya diketengahkan masalah sistem nilai-nilai yang menjadi inti dari kebudayaan spiritual atau non material Hal ini dibedakan sebab menurut Lawrence M. Friedman yang dikutip Soerjono Soekanto, bahwa sebagai suatu sistem (atau subsistem dari sistem kemasyarakatan), maka hukum menyangkup, struktur, substansi dan kebudayaan. Struktur menyangkup wadah atau bentuk dari sistem tersebut yang, umpamanya, menyangkup tatanan lembaga-lembaga hukum formal, hukum antara lembaga-lembaga tersebut, hak-hak dan kewajiban kewajibanya, dan seterusnya. Kebudayaan (sistem) hukum pada dasarnya mencangkup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku,

nilai-nilai yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (hingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Nilai-nilai tersebut, lazimnya merupakan pasangan nilai-nilai yang mencerminkan dua keadaan esthim yang harus diserasikan. Pasangan nilai yang berperan dalam hukum menurut Soerdjono Soekamto adalah sebagai berikut :

1. Nilai ketertiban dan nilai ketenteraman.
2. Nilai jasmaniah/kebendaan dan nilai rohaniah/seakhlakan
3. Nilai kelanggengan / konservatisme dan nilai inovatisme

Dengan adanya keserasian nilai dengan kebudayaan masyarakat setempat diharapkan terjalin hubungan timbal balik antara hukum adab dan hukum positif di Indonesia, dengan demikian ketentuan dalam pasal-pasal hukum tertulis dapat mencerminkan nilai-nilai yang menjadi dasar dari hukum adat supaya hukum perundang-undangan tersebut dapat berlaku secara efektif. Kemudian diharapkan juga adanya keserasian antar kedua nilai tersebut akan menempatkan hukum pada tempatnya.

Keberhasilan hukum ditandai dengan berkurangnya pelanggaran parkir meningkatnya kelancaran arus lalu lintas

serta terciptanya rasa aman dan nyaman bagi pengguna jalan apabila tujuan hukum belum tercapai maka hukum dapat dikatakan belum berjalan efektif.

Melalui teori ini , dapat diidentifikasi faktor – faktor penghambat efektivitas hukum serta dirumuskan kebijakan yang aplikatif seperti peningkatan konsistensi penegakan hukum , penyediaan fasilitas parkir yang memadai serta peningkatan kesadaran hukum masyarakat.